

第3章 | Thinking of the next century. 次の100年を見据えて

相鉄グループは、1917(大正6)年の創立以来、鉄道業と横浜駅周辺および沿線地域の積極的な開発、そしてその地域での快適な暮らしをサポートする商品・サービスの提供を通じて業容を拡大し、近年では沿線外への積極的な事業展開にも取り組み、今日まで発展を遂げてきた。

相鉄グループが誕生した20世紀初頭は、日本の明治維新以降の近代化に向けた努力が花開いた時代であった。重化学工業の発展と経済成長は大都市への人口集中をもたらし、都市周辺では民営による鉄道の建設が活発化、都市近郊の沿線部に住宅地を開発して人口を誘致し、併せて生活関連産業を総合的に展開するという民鉄のビジネスモデルが生まれたのもこの時期であった。相鉄グループもこの100年、神奈川県中部の旅客輸送と相模川の砂利の運搬から始まり、希望ヶ丘や海老名を始めとする沿線宅地開発、横浜駅前の用地取得と商業開発、いずみ野線開業と緑園都市等の開発、横浜駅西口再開業、選択と集中の推進、持株会社体制への移行、宿泊特化型ホテル事業の拡大、海外への事業展開など、常に変化を続けながら今日まで成長してきた。

しかしながら、最近の社会・経済環境の変化は、これまでとは異質の規模、速度で進んでいる。経済のグローバル化、ICT(情報通信技術)やAI(人工知能)など様々な技術の爆発的進歩と普及、少子高齢化による人口減少、働き手不足。こうした環境の急速な変化に伴い、人々の価値観、働き方、消費行動も変化し、社会の構造が大きく変わり始めている。我々も、好むと好まざるとにかかわらず、この急速な構造変化に対応したビジネスモデルの再構築をしていかなければ、今後の成長はおろか、生き残りも困難な時代になったことを自覚しなければならない。相鉄グループが、これからの100年も成長し続ける企業集団であるために、我々は変化を恐れず、常にスピード感を持って挑戦していく。

このような状況の中、相鉄グループは、2019年度に鉄道の東京都心相互直通運転(相直)を開始する。相鉄線は、首都圏の大手民鉄路線で唯一都心相直を行っていない路線であり、都心へのアクセス性の向上が長年の課題であった。相直開始を契機として、沿線の利便性、快適性の更なる向上にグループを挙げて取り組み、沿線価値を高め、ひとりでも多くの生活者を相鉄線沿線に呼び込むことを目指す。併せて、企業や学校の誘致、大規模集客施設の開発等を通じて、沿線非居住者を積極的に沿線内に呼び込む努力も行っていく。

一方で、引き続き沿線外での事業領域の拡大も推進する必要がある。東京都心を始めとした国内の事業展開の強化はもちろんのこと、海外にも積極的に成長のフィールドを求めていく。日本国内のマーケットが人口減少に伴い縮小していくことが予測される中で、成長余力の大きい海外地域での事業展開を目指さない理由はない。相鉄グループにおいては、韓国とベトナムで宿泊特化型ホテル事業の展開を開始したが、宿泊特化型ホテルの業態や韓国・ベトナム地域にとどまるのではなく、今後は立地やマーケットに適した業態の開発や不動産業、その他のグループ事業についても、海外マーケットでの事業性が確保されるのであれば、積極的に推進していきたい。

相鉄グループはこれまで、相鉄線沿線に密着した事業展開で得られる収益と、そ

ここで培われるお客様からの信頼を糧に、成長を遂げてきた。これからも、相鉄線沿線がグループ価値の源泉の大きな部分を占めることは変わらないだろう。しかしながら、相鉄グループが今後も引き続き成長を続けるには、海外も含め、沿線外にも新たな事業領域を求めていかなければならない。相鉄グループの次の100年は、沿線価値の維持向上は確実に図りつつ、沿線外での事業展開も強力に推し進めていくことが重要になる。

仕事の進め方、働き方についても大きな変革が求められている。ICTの進展により、仕事の進め方や働き方が大きく変化してきたが、今後AIやロボット、自動運転技術などが普及していくことにより、さらに大きく且つ急速に変化していく。AIの普及によって「人間の仕事の多くがAIに代替される」という悲観的な捉え方もあるが、少子高齢化により、すでに多くの産業において働き手が不足し、事業の継続が困難になりつつある。機械ができることは機械に任せ、人間でなければできないことに人手を振り分けていくことが、今後の事業継続のための必要条件となる。

また人間でなければできないことを人間が担うのであれば、従業員が健康で、創造性を持って、生き活きと仕事に取り組めるように、仕事の進め方や働き方を変革し、長時間労働の是正や長期休暇の付与、職場環境の改善等を実現していく必要がある。

次の100年、相鉄グループは、慣習や前例に囚われることなく、AI、ロボット、自動運転などの新技術を積極的に活用し、より良い仕事の進め方、働き方を実現していく。活力溢れる従業員が世界中で活躍し、相鉄ブランドが世界中で認知されるように、会社は経営努力を継続して更なる成長を目指し、また従業員の仕事と充実した人生の両立を支援していく。

◆JR線・東急線との相互直通事業

都市鉄道等利便増進法に基づき、相模鉄道(株)と東日本旅客鉄道(株)および東京急行電鉄(株)との相互直通運転計画を進めている。相鉄本線西谷駅～JR東海道貨物線横浜羽沢駅付近間に約2.7kmの連絡線を新設して相鉄線とJR線との相互直通運転を、さらに横浜羽沢駅付近～東急東横線・目黒線日吉駅間に約10.0kmの連絡線を新設して東急線との相互直通運転を行うもので、相鉄線沿線と東京都心部が直結すれば、所要時間が大幅に短縮される。開業は相鉄・JR直通線が2019(平成31)年度下期、相鉄・東急直通線が2022年度下期を予定している。

事業概要

	相鉄・JR直通線	相鉄・東急直通線
整備区間	相鉄線西谷駅～ JR東海道貨物線横浜羽沢駅付近(約2.7km)	JR東海道貨物線横浜羽沢駅付近～ 東急東横線・目黒線日吉駅(約10.0km)
開業予定時期	2019年度下期	2022年度下期
整備主体	(独)鉄道・運輸機構	(独)鉄道・運輸機構
営業主体	相模鉄道(株)	相模鉄道(株)・東京急行電鉄(株)
運行区間	海老名駅・湘南台駅～西谷駅～ 羽沢横浜国大駅～新宿方面	海老名駅・湘南台駅～西谷駅～羽沢横浜国大駅～新横浜駅(仮称)～新綱島駅(仮称)～日吉駅～渋谷方面・目黒方面
運行頻度	朝ラッシュ時間帯：4本/時 程度 その他時間帯：2～3本/時 程度	朝ラッシュ時間帯：10～14本/時 程度 その他時間帯：4～6本/時 程度

◆星川・天王町間整備計画

相模鉄道本線(星川駅～天王町駅)連続立体交差事業により、星川駅付近から天王町駅にかけて生まれる高架下のスペースを活用するため、(株)相鉄アーバンクリエイツが整備を予定している。

一方横浜市は、連続立体交差事業の進捗に伴い、天王町2号踏切～星川駅前間の線路沿い南側と星川2号踏切～6号踏切間の線路北側に都市計画道路を整備し、併せて星川駅南口交通広場も整備する。

これらによる星川・天王町駅周辺地区の一体化と、都市機能の向上が期待されている。

◆海老名駅整備計画

海老名市による相模鉄道海老名駅改良計画に基づき、相模鉄道(株)は、2015(平成27)年度、相鉄線海老名駅改良工事に着手した。これは混雑解消や利便性向上を目指し、新たに駅北側に改札を建設するとともに、南側駅舎を建て替えて生活支援機能施設を設置するなど、駅舎の全面的な改良を行うもので、国土交通省「鉄道駅総合改善事業・形成計画事業」として実施されるものである。

地上3階建ての新駅舎に商業施設や保育施設を整備し、既存の改札口(1階南口)に加え、ホームの両端となる南北の2階部分にそれぞれ改札口を新設し、併せてホームドアを設置するなどを計画している。

◆泉ゆめが丘地区土地区画整理事業

泉ゆめが丘地区土地区画整理事業は、前身である「いずみ田園文化都市構想」が1993(平成5)年に横浜市の総合計画「ゆめはま2010プラン」に位置付けられ、横浜市、地元権利者、業務代行予定者の3者で開発構想の検討が行われた。その後、2005年2月に策定された「横浜市都市計画マスタープラン泉区プラン」に基づき、2007年12月「泉ゆめが丘土地区画整理組合設立準備会」が発足し、これにより(株)相鉄アーバンクリエイツが業務代行予定者として事務局業務を担い、2014年8月15日に泉ゆめが丘土地区画整理組合の設立が横浜市に認可され、事業が本格化した。

同事業では、いずみ野線ゆめが丘駅および市営地下鉄ブルーライン下飯田駅周辺の土地約24万㎡を整備し、その後の街づくりとして、両駅間の「センター地区」に駅前にふさわしい商業施設と集合住宅等の整備を予定。計画人口は約5,200人、総事業費は約113億円、完成は2023年3月を予定している。

横浜市と相鉄ホールディングス(株)は、2013年4月に「相鉄いずみ野線沿線の次代のまちづくりの推進に関する協定」を締結し、同事業を「選ばれる沿線」の創造を目指し推進している相鉄6大プロジェクトの一つとして位置付けている。

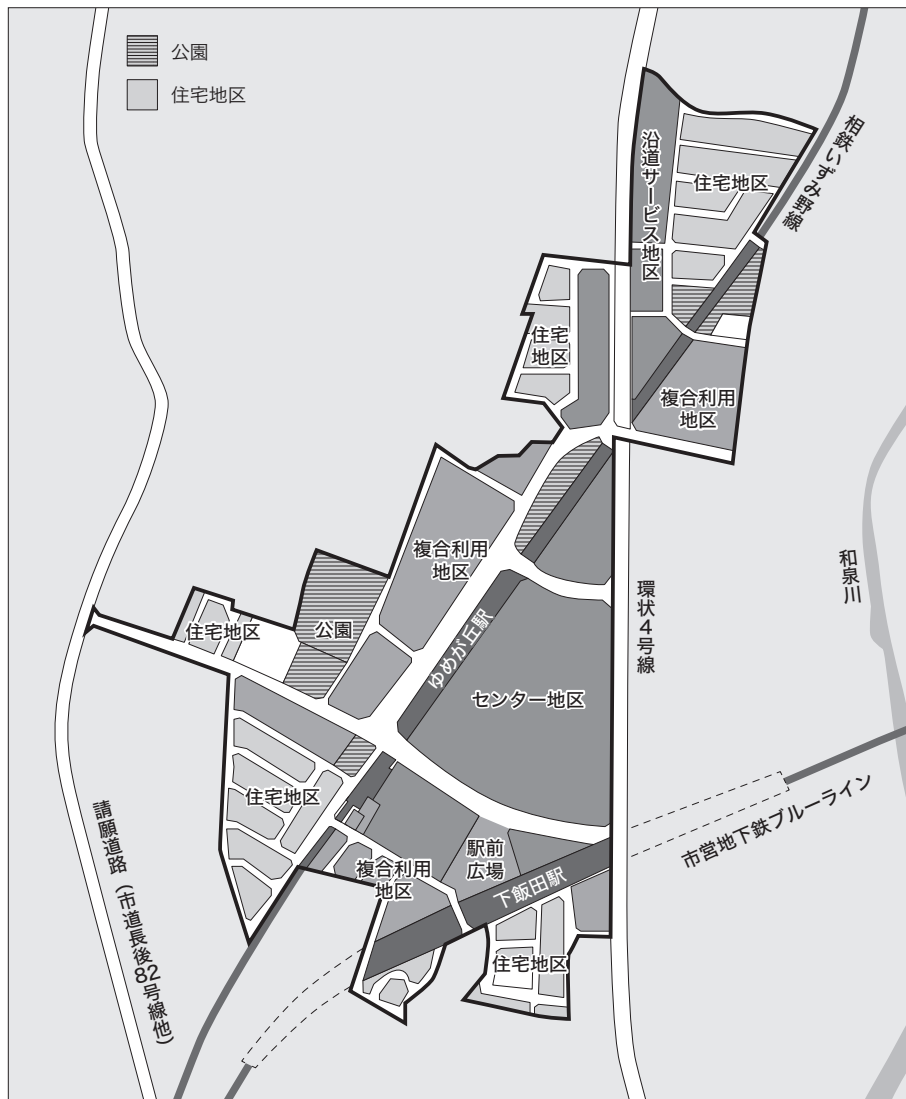
◆「エキサイトよこはま22(横浜駅周辺大改造計画)」

2009(平成21)年12月、横浜市による「エキサイトよこはま22(横浜駅周辺大改造計画)」が始動した。これは横浜駅周辺地区を国際化等に対応した魅力ある街にするための指針となる計画で、行政、学識経験者、相鉄ホールディングス(株)・相模鉄道(株)を含む鉄道事業者らによって、基本方針や駅周辺のエリアごとのガイドラインづくりなどが行われた。この具現化の一つとして2013年に開始された西口地下街回遊区間形成事業^{*}は、横浜駅西口の地下街と横浜駅の中央自由通路を円滑な歩行者動線^{*}でつなぐもので、(株)相鉄アーバンクリエイツが2015年8月19日に地下街改修工事に着手、2018年3月6日に仮地下連絡通路が開通した。なお、完成は2020年

* 西口地下街回遊区間形成事業

通称・馬の背解消事業。これに合わせ(株)相鉄アーバンクリエイツが西口地下街の改修を、東日本旅客鉄道(株)が横浜駅西口駅ビル工事を実施している。

■泉ゆめが丘地区土地区画整理事業



春を予定している。

◆横浜駅きた西口鶴屋地区第一種市街地再開発事業

2017(平成29)年10月25日に設立認可された横浜駅きた西口鶴屋地区市街地再開発組合の事業は、「エキサイトよこはま22」の鶴屋町地区(神奈川区鶴屋町1丁目および2丁目の一部)において、全国初の住宅容積率の緩和を活用した国家戦略住宅整備事業として、住宅、ホテル、商業施設、多言語対応のメディカルモール・多言語対応コンシェルジュサービス・子育て支援施設等を併設したビル(地上43階・地下2階、高さ約180m、延面積約79,420㎡)を整備するものである。事務局は(株)相鉄アーバンクリエイツが担当し、総事業費は約388億円、2022年の完成を目指している。



横浜駅きた西口鶴屋地区第一種市街地再開発事業 完成予想図
 ※完成予想図は2018年8月現在の想定イメージ(今後変更の可能性あり)